

(19) 日本国特許庁 (J P)

(12) 特 許 公 報 (B 2)

(11) 特許番号

第2562485号

(45) 発行日 平成 8 年 (1996) 12 月 11 日

(24) 登録日 平成 8 年 (1996) 9 月 19 日

(51) Int.Cl. ⁹	識別記号	庁内整理番号	F I	技術表示箇所
B 6 0 K 5/04			B 6 0 K 5/04	E

請求項の数10(全 5 頁)

(21) 出願番号	特願昭63-151358	(73) 特許権者	999999999 ドクトル・インジエニエール・ハー・ツ エー・エフ・ボルシエ・アクチエンゲゼ ルシャフト ドイツ連邦共和国シユツツトガルト40・ ボルシエ シユトラーセ 42
(22) 出願日	昭和63年(1988) 6 月21日	(72) 発明者	ウルリツヒ・フオン・ブローツク ドイツ連邦共和国ヴァイスアツハ・エー ベルデインガー・シユトラーセ 58
(65) 公開番号	特開平1-18722	(72) 発明者	リユーデイガー・フィツシユレ ドイツ連邦共和国レオンベルク・ニーダ ーホーフエン シユトラーセ 33-2
(43) 公開日	平成 1 年 (1989) 1 月23日	(74) 代理人	弁理士 矢野 敏雄 (外 1 名)
(31) 優先権主張番号	P 3 7 2 1 5 0 7 . 8	審査官	久保 克彦
(32) 優先日	1987年 6 月30日		
(33) 優先権主張国	ドイツ (D E)		

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 内燃機関のマウント装置

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項 1】 シリンダ列を備えていて、しかも伝動装置と一緒にユニットを構成しており、かつ乗用車の車体内へ横方向に組付けられて、マウントとモーメント支持部材を用いて固定の装置に保持される内燃機関のマウント装置において、内燃機関 (5) が少なくとも第 1 のマウント (16) と第 2 のマウント (17) に懸架されており、その場合に第 1 のマウント (16) が内燃機関 (5) の重心を含む水平の平面 (20) から遠くない上方にあつて、しかも内燃機関 (5) の重心を含む鉛直の平面 (20') に隣接して取付けられており、かつ第 2 のマウント (17) が伝動装置 (14) とは反対の側に取付けられており、かつ少なくとも 2 つの、水平方向で整合せしめられ、しかも鉛直方向で距離 H だけずらされて互いに配置されたモーメント支持部材 (18, 19) が車体 (2) の端

壁 (22) と内燃機関 (5) との間で延びていることを特徴とする、内燃機関のマウント装置。

【請求項 2】 第 1 のマウント (16) が伝動装置 (14) と協働するようになっており、第 2 のマウント (17) が V 型のシリンダ列 (6, 7) 間において内燃機関 (5) のケーシングに配置されている、請求項 1 記載の内燃機関のマウント装置。

【請求項 3】 2 つのマウント (16, 17) が内燃機関 (5) の中央縦平面近くに位置している、請求項 2 記載の内燃機関のマウント装置。

【請求項 4】 第 1 のマウント (16) が車両横方向 (E-E) においてよりも車両縦方向 (C-C) においてより剛性であり、かつ第 2 のマウント (17) が車両縦方向 (C-C) においてよりも車両横方向 (E-E) においてより剛性である、請求項 1 記載の内燃機関のマウント

装置。

【請求項5】第1のマウント(16)が伝動装置(14)とは反対の側で車両縦方向(C-C)で延びた支持体(29)と結合されている、請求項3記載の内燃機関のマウント装置。

【請求項6】第2のマウント(17)がケーシングとは反対の側で、車体(2)に固定されたコンソール(35)と結合されている、請求項3記載の内燃機関のマウント装置。

【請求項7】下方のモーメント支持部材(18)がクランク軸の縦中心軸線(D)と交差する横平面(37)の下方で伝動装置(14)に固定されている、請求項1記載の内燃機関のマウント装置。

【請求項8】下方のモーメント支持部材(18)が伝動装置(14)とは反対の側でマウントフレーム(34)の横支持体(33)に取付けられている、請求項5記載のマウント装置。

【請求項9】上方のモーメント支持部材(19)がシリンダ列(7)の上方に延びており、かつレバーの介在下にシリンダ列(6,7)間のケーシングに保持されている、請求項1記載のマウント装置。

【請求項10】2つのモーメント支持部材(18,19)が内燃機関(5)の重心を含む鉛直の平面(20')に隣接して配置されている、請求項9記載のマウント装置。

【発明の詳細な説明】

本発明は、有利にはV形のシリンダ列を備えていて、しかも伝動装置と一緒にユニットを構成しており、かつ乗用車の車体内へ横方向に組付けられ、マウントとモーメント支持部材を用いて固定の装置、すなわち車体に保持される内燃機関のマウント装置に関する。

西ドイツ国特許出願公告第2222254号明細書は自動車エンジンユニットのための懸架装置に関し、自動車エンジンユニットは自動車のエンジンルーム内に横方向に組付けられる。懸架装置は弾性のマウントとモーメント支持部材とを包含しており、これらは固定の自動車部分とエンジンユニットとの間に配置される。

本発明の課題は、乗車用に組入れられる内燃機関のためのマウント装置を、内燃機関の発生する振動、騒音および慣性運動が有効に受止められかつ著しく減衰せしめられるように、つまり支障のない程度で乗用車の車体内へ伝達されるように構成することである。しかしその場合に内燃機関の運動自由度が機能に適っていなければならない。

上記の課題を解決するための本発明の手段は、内燃機関が少なくとも第1のマウントと第2のマウントに懸架されており、その場合に第1のマウントが内燃機関の重心を含む水平の平面の上方の遠くない箇所であつて、しかも内燃機関の重心を含む鉛直の平面に隣接して取付けられており、かつ第2のマウントが伝動装置とは反対の側に取付けられており、かつ少なくとも2つの、水平方

向で整合せしめられ、しかも鉛直方向で距離Hだけずらされて互いに配置されたモーメント支持部材が車体の端壁と内燃機関との間で延びていることである。

本発明により達成される利点は主として、マウント並びにモーメント支持部材の配置と構成によつて走行運転中の内燃機関の動揺が良好に減衰され、かつ低い騒音で乗用車の車体へ伝達され、その場合にこのように構成されたマウント装置が内燃機関の所定の運動性を保証することに見ることができる。2つのマウントは静的、動的な重力を効果的に受止める。またマウントは内燃機関と伝動装置によつて構成されたユニットに簡単に取付けることができる。更にマウントの位置によつて内燃機関の組込みが簡単である。

モーメント支持部材は、これらモーメント支持部材間に所定の比較的大きな間隔ベースが得られるように取付けられている。更にこれらのモーメント支持部材は小さなユニット振動の範囲内に位置しており、このことは負荷下の振動伝達を減少させる。

以下図示の実施例につき本発明を詳説する。

乗用車1は車体2を備えており、車体は車輪3によつて支持されている。車体2はエンジンルーム4を有しており、このエンジンルーム内に内燃機関5が組入れられている。内燃機関5は車両縦方向C-Cに対して横方向に向けられており、かつV形シリンダ列6,7を備えている。シリンダ列は互いに105°の角度を成して配置されている。シリンダ列には各3つのシリンダが設けられており、シリンダのピストンは三連クランク軸と結合されている。クランク軸は図示されていない。

更に内燃機関5は2つのシリンダヘッド8,9を備えており、シリンダヘッドはクランクケース10に接続されている。クランクケース10はシリンダヘッド8,9の下方に鉛直の側壁11,12を有しており、側壁は油だめ13と結合されている。

伝動装置14が内燃機関5と結合されており、伝動装置は内燃機関5の延長部を形成しており、かつ符号15の所で車輪3のための動力取出部を備えている。すなわち乗用車1は少なくとも前輪を介して駆動される。

第1のマウント16、第2のマウント17およびモーメント支持部材18,19が内燃機関5の支持に用いられている。内燃機関5は弾性の、かつ場合により液力式に減衰せしめられるマウント16,17の下に懸架されている。第1のマウント16は内燃機関5の重心を含む水平の平面20からさほど遠くない上方にあつて、内燃機関5の重心を含む鉛直の平面20'内またはこの平面20'に隣接して配置されている。これに対して第2のマウント17は伝動装置14の反対側の内燃機関5の自由端面21近くに取付けられている(第2図)。

モーメント支持部材18,19は水平方向を向いており、かつ互いに水平方向に間隔Hを置いて延びており、しかも車体2の端壁22と内燃機関5もしくは伝動装置14との

間に延びている。

第1のマウント16は伝動装置14と協働しており、伝動装置は適切な領域にマウント16のための受容部23を有している。第2のマウント17は内燃機関5に、詳しくはシリンダ列6,7間のクランクケース9に接続されている。クランクケース9はここに水平の壁24を有している。更に2つのマウント16,17は内燃機関の中心縦軸線の近くに位置しており、この中心縦軸線はクランク軸縦軸線Dと交差している。

2つのマウント16,17は同一のゴムジオメトリーを有する構成の同じ部材であるが、第1のマウント16が車両横方向E-Eにおけるよりも車両縦方向C-Cにおいてより剛性であり、第2のマウント17では事情が逆になるように配置されている。

マウント16,17は弾性部材26のための受容体25を備えており、この場合に受容体25は金属製のフランジ25'を備えており、かつ弾性部材はねじによつて直線クランクケース10もしくは伝動装置14と結合されている。弾性部材26からはねじピン27が突出しており、このねじピンはねじナット28によつて車体2または車体に取付けられた部材に保持されている。

第3図によれば第1のマウント16は伝動装置14とは反対の側で車両縦方向C-Cで延びた支持体29と結合されている。支持体29は走行路へ向かつて延びる脚部30,31を有しており、したがって支持体は伝動装置14をヨーク状に包囲している。脚部30,31の自由端部には横支持体32,33が結合されており、横支持体は車両横方向E-Eを向いている。支持体29と横支持体32,33はマウントフレーム34の構成部材であり、マウントフレームは場合により弾性部材の介在下にねじによつて乗用車1の車体2に保持されている。

第2のマウント17はクランクケース9とは反対の側で車体2に取付けられたコンソール35と結合されている。コンソールはアーム36を有しており、アームは車両横方向E-Eで延びている。

マウント16,17は支持体29もしくはアーム36に予め組

立てることができ、この場合には内燃機関5は乗用車の下側から内燃機関を懸架すべきマウントへ接近案内せしめられる。

下方のモーメント支持部材18は内燃機関5のクランク軸縦軸線Dと交差する横平面37の下方で伝動装置14に配置されている。横平面37とモーメント支持部材18の支持平面38との間の距離が文字Jで示されている。このモーメント支持部材は伝動装置14とは反対の側で端壁22またはマウントフレーム34の横支持体33に配置することができる。

上方のモーメント支持部材19はシリンダ列7の上方に延びており、かつアングルレバー39と結合されている。アングルレバーはクランクケース9に、更にシリンダ列7,8間に固定されている。このモーメント支持部材はアングルレバーとは反対の側で端壁22に保持されている。最後にこれら2つのモーメント支持部材18,19は、これらが内燃機関5の重心を含む鉛直の平面20'の近くで内燃機関に支持されるように配置されている(第2図)。

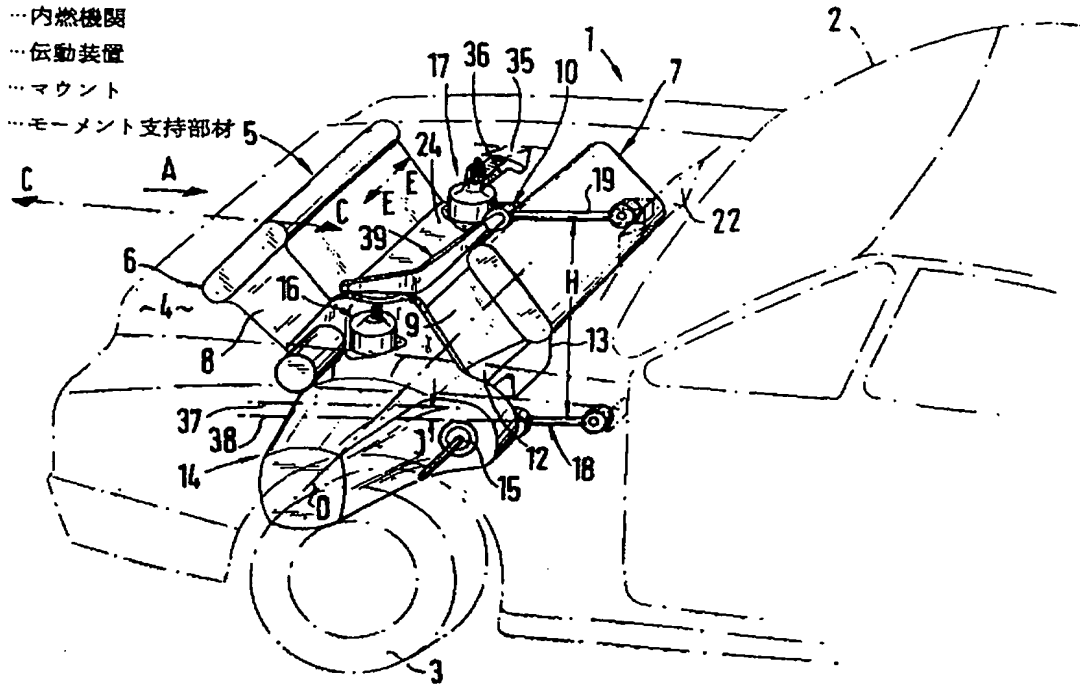
【図面の簡単な説明】

第1図は本発明による内燃機関のマウント装置を備えた乗用車の斜視図、第2図は第1図の矢印Aによつて示される方向でみた拡大図、第3図は第1図の内燃機関とマウント装置の部分の拡大図である。

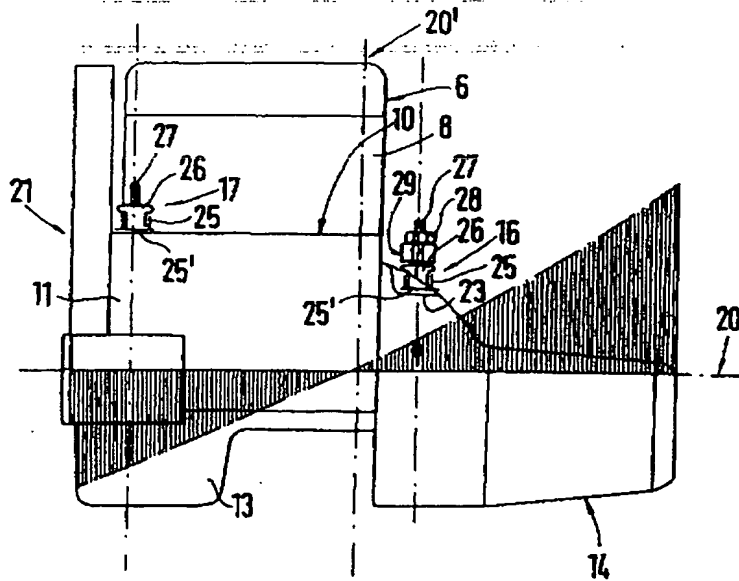
1……乗用車、2……車体、3……車輪、4……エンジンルーム、5……内燃機関、6,7……シリンダ列、8,9……シリンダヘッド、10……クランクケース、11,12……側壁、13……油だめ、14……伝動装置、15……動力取出口、16,17……マウント、18,19……モーメント支持部材、20,20'……平面、21……端面、22……端壁、23……受容部、24……壁、25……受容体、25'……フランジ、26……弾性部材、27……ねじピン、28……ねじナット、29……支持体、30,31……脚部、32,33……横支持体、34……マウントフレーム、35……コンソール、36……アーム、37……横平面、38……支持平面、39……アングルレバー。

【第1図】

- 2…車体
 5…内燃機関
 14…伝動装置
 16,17…マウント
 18,19…モーメント支持部材

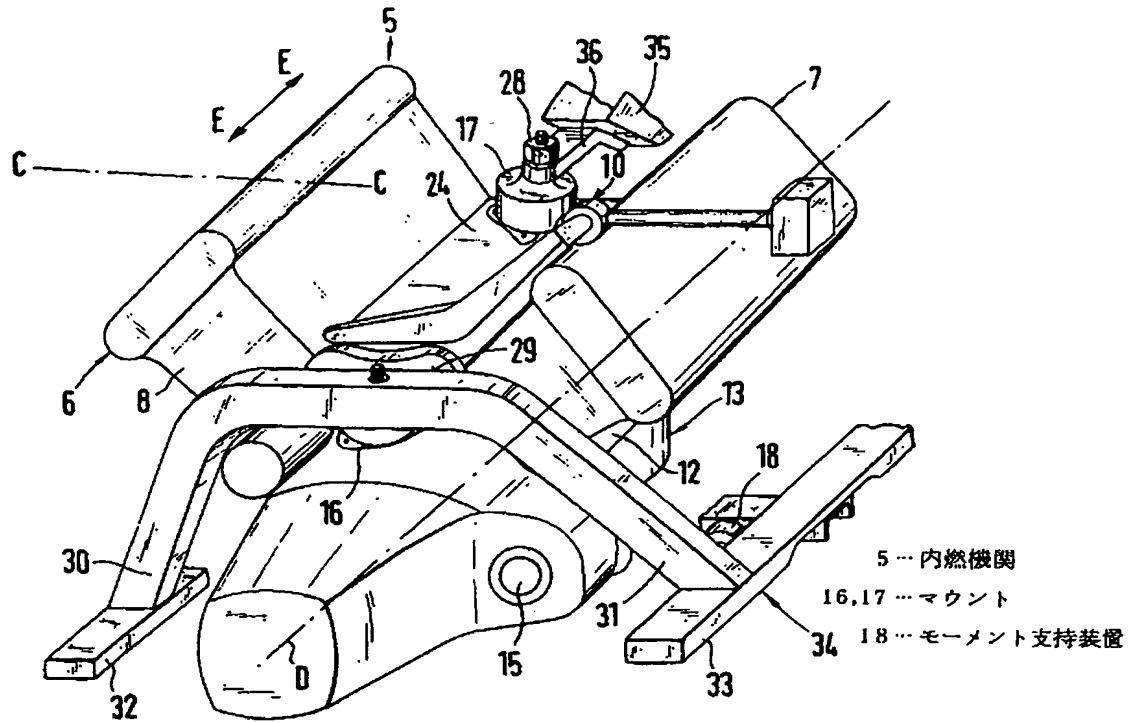


【第2図】



- 16, 17…マウント
 20, 20'…平面

【第3図】



フロントページの続き

(72) 発明者 ロルフ・フォン・ジーフェルス
 ドイツ連邦共和国ルーテスハイム・ゲー
 ベルスハイマー・シュトラッセ 7-1

(56) 参考文献 実開 昭59-132417 (J P, U)